AUTOMOBILKLUB POLSKI ODDZIAŁ WIELKOPOLSKI

KOMUNIKAT TECHNICZNY

1948 Sierpień Nr 2

Redaguje: Komitet Redakcyjny A. P. Oddział Wlkp. Poznań

Każdy Automobilista członkiem A. P.

O współpracę A. P. Oddz. Wlkp. z Sekcją Automob. Z. Z. Tr.

Na terenie miasta i województwa poznańskiego istnieją dwie odrębne organizacje, którym w ich pracy społecznej przyświeca wspólna idea, wspólna myśl przewodnia.

Organizacjami tymi są Automobilklub Polski Oddział Wlkp. oraz Sekcja Automobilistów Związku Zawodowego Transportowców w Poznaniu, a ich wspólną myślą przewodnią są wspólne dążenia do rozwoju motoryzacji kraju. Obie organizacje, każda w swoim zakresie, postawiła sobie za cel działalność dążącą do osiągnięcia jak najlepszych rezultatów w rozwoju gospodarczym kraju przez przygotowanie wykwalifikowanych kadr kierowców i sił technicznych oraz rozpowszechnienie sportu samochodowego i dążenia do powszechnego użycia samochodu jako środka komunikacji i transportu. Rozbudowa własnego przemysłu motoryzacyjnego, ulepszenie sieci komunikacyjnej i usprawnienie ruchu stanowią niektóre z wielu zainteresowań obu tych organizacyj.

Drogi A. P. i Sekcji Automobilistów Z. Z. Tr: nie są rozbieżne, idą one równolegle ku wytkniętym wspólnym celom. Stąd też jasno wynika konieczność bliższego kontaktu Zarządów obu tych organizacji dla omawiania wspólnych zagadnień, wymiany doświadczeń, uzgadniania poglądów i wykonywania WSPÓLNYCH PLANÓW WSPÓLNĄ PRACĄ.

Mamy nadzieję, że po ustaleniu kontaktów i po porozumieniu się obu Zarządów, praca ta wkrótce wkroczy na realne tory przynosząc w rezultacie zwiększone wyniki prac obu organizacyj. A o to chodzi przede wszystkim!

Dyskusje o pierwszeństwie przejazdu

Członkowie A. P. Oddz. Wlkp., prenumeratorzy czasopisma „Motoryzacja" mieli możność zauważyć i przeczytać ukazujące się od czasu do czasu na łamach tego pisma artykuły dyskusyjne na temat przepisów drogowych, a z właszcza na temat pierwszeństwa przejazdu. W związku z ukazaniem się w Nr 6 Motoryzacji artykułu p. t. „O znakach drogowych", w ostatnim sierpniowym numerze Motoryzacji znajdujemy bardzo ciekawą odpowiedź na zagadnienia poruszone w wyżej wymienionym artykule, napisaną przez inż. PODHORSKIEGO-OKOŁÓW, znanego fachowca w tej dziedzinie.

Dla zachęcenia kolegów do rozważań i przedyskutowania tej ciekawej kwestii jaką jest prawo pierwszeństwa przejazdu, pragniemy zaznajomić kolegów również i z treścią uwag i spostrzeżeń na ten temat, jakie przesłał do redakcji Motoryzacji bezpośrednio po ukazaniu się wspomnianego artykułu „O znakach drogowych" jeden z naszych kolegów.

W ten sposób pragniemy wciągnąć kolegów do rozważań, wzbudzić w nich zainteresowanie problemem przepisów ruchu no i... namówić do prenumeraty „Motoryzacji", jedynego fachowego organu Automobilklubu Polski, Związku Zaw. Transportowców i Polskiego Związku Motocyklistów.

Artykuły dyskusyjne o nowych przepisach drogowych pojawiają się od czasu do czasu na łamach Motoryzacji. Orientujemy się wówczas, że coś się robi, że to „coś" robi się długo, a jeśli długo to zapewne dobrze. Słyszeliśmy o komisjach koordynacyjnych pracujących nad tym poważnym zagadnieniem, czytaliśmy nawet, że na posiedzeniu jednej z nich uzgodniono, co prawda dopiero po przekonywujących uzasadnieniach, podejście do najciekawszego i najtrudniejszego problemu jakim jest pierwszeństwo przejazdu. Rozesłane później ankiety do Oddziałów A. P. i Z. Z. Tr; zaprzeczyły jednak tej budującej jednomyślności poglądów i otóż ponownie rozpoczęła się dyskusja na ten temat i to w obronie „średniowiecza samochodowego".

Autor artykułu **„O znakach drogowych"** z Nr 6 Motoryzacji, sugeruje, że nieutrzymanie pierwszeństwa przejazdu dla pojazdów konnych, rowerów, wózków itp. nadjeżdżających z prawej strony na skrzyżowaniach dróg równorzędnych, wymagać będzie konieczności zwiększenia posiadania szybkiej orientacji u kierowców pojazdów zmotoryzowanych zbliżających się do skrzyżowania. Dlaczego? Przecież szybka orientacja kierowcy wymagana jest bez względu na rodzaj przepisu o pierwszeństwie przejazdu i utrzymanie zasady „Każdy pojazd z prawej ma pierwszeństwo" — nie usuwa wcale konieczności posiadania przez kierowców pojazdów zmotoryzowanych tej cennej zalety, a rozróżnianie kategorii dróg i znajomość

przepisów pierwszeństwa przejazdu winny stać się obowiązkiem każdego uczestnika ruchu na jezdni, a nie tylko kierowców pojazdów zmotoryzowanych.

W dalszym ciągu autor twierdzi, że tak nazwane przez niego „wymuszania pierwszeństwa" przez pojazdy zmotoryzowane wbrew przepisom z roku 1937 i niezwracanie uwagi na pojazdy konne i wózki nadjeżdżające z prawej strony, są objawami fatalnych skutków „wykucia" przez naszych kierowców przepisów niemieckich, na szczęście jedank, jak podaje, przez niewielu z nich. Nie można się zgodzić, by stosowane w praktyce tzw. „wymuszanie pierwszeństwa" było tylko wynikiem wykucia niemieckich przepisów. To nie jest kwestia „wykucia" — to jest 6 lat jazdy w okresie okupacji, w porównaniu do 2 zaledwie lat przedwojennego stosowania naszych przepisów od czasu ich ukazania się w r 1937 do września 1939 r. Stosowane obecnie coraz częściej przez kierowców pierwszeństwo przejazdu dla pojazdów zmotoryzowanych wynika z poczucia przystosowania się do tempa życia i do opanowanych przez praktykę, a nie wykutych przepisów.

Szeptana propaganda zwolenników uprzywilejowania pojazdu zmotoryzowango podaje, że jednemu z ogólnie cenionych znawców ruchu ulicznego zdarzyło się nie przepuścić pojazdu konnego nadjeżdżającego z jego prawej strony, wymuszając sobie w ten sposób (według określenia autora) pierwszeństwo przejazdu. Zapytany, dlaczego tak postąpił, odrzekł: „Spieszy mi się". Właśnie to **„spieszy mi się"!** Powiedzenie to, jednego z asów i arbitrów ruchu, jest najlepszą charakterystyką potrzeb dostosowania przepisów ruchu drogowego do tempa życia.

Pociąg pospieszny dlatego właśnie zatrzymuje się nie na wszystkich stacjach, bo też „spieszy się". Czyż, samochód, który jest po to, by dostosować szybkość przenoszenia się z miejsca na miejsce do tempa życia, ma zatrzymywać się na każdej stacji — skrzyżowaniu i przepuszczać powolne wehikuły? Postępując w ten sposób cofamy się, a nie idziemy naprzód. A może należałoby powrócić do jeszcze odleglejszych czasów i wydać ustawę, podobną do ustawy angielskiej z epoki początków komunikacji kolejowej, którą przerażone postępem techniki ustawodawstwo angielskie wydało, by przed pojazdem biegł goniec pieszy z czerwoną chorągiewką lub dzwonkiem? Wówczas napewno i koń się nie spłoszy i nie wskoczy kopytami na maskę samochodu, co według autora grozi przy oddaniu pierwszeństwa pojazdowi zmotoryzowanemu.

W dalszym ciągu swego artykułu, autor podkreśla i ręczy, że przy ponownym przeegzaminowaniu wszystkich kierowców z okresu wojennego 50% nie będzie dokładnie znało przepisów. A jednak można było niejednokrotnie się przekonać, że brakiem znajomości przepisów grzeszą przede wszystkim ci kierowcy, którzy po wojnie powyciągali z ukrycia w różnych zakamarkach swe stare przedwojenne pozwolenia. „Stare", przedwojenne przepisy, niedokładnie opanowane wywietrzały, a do „nowych", stosowanych w czasie okupacji, nie jeżdżąc, nie mogli się wdrożyć. I ci są najgorsi. Jest to zwykły skutek powrotnego analfabetyzmu.

Skoro mówimy o tych procentach, to ciekawe jest, czy autor obliczył również ile % mistrzów bata, rowerzystów itp. wykazałoby się podstawowymi wiadomościami z przepisów ruchu, bodajże tylko ze znajomości pierwszeństwa przejazdu przy nadjeżdżaniu z prawej strony?

Zdaje się że skończyłoby się tylko na znajomości obowiązku wskazania ręką lub batem zmiany kierunku jazdy. Ogół tych użytkowników jezdni nie zna przepisów i nie wykorzystuje swych praw pierwszeństwa tak hojną ręką w r. 1937 im udzielonych. Czy ktokolwiek i kiedykolwiek wpajał, pouczał i egzaminował ich z prawideł zachowania się na jezdni? Czy może swą wiedzę czerpali wprost z Dz. U. R. P. Nr 85/37? Należy w to wątpić i dlatego nie można mieć pewności, czy woźnica lub rowerzysta nie okaże skłonności do wymuszenia pierwszeństwa przy nadjeżdżaniu nawet z lewej strony pojazdu zmotoryzowanego. Przyczyny wypadków z wozami konnymi są różne. Nie wynikają one tylko na skrzyżowaniach w razie rzekomego wymuszania pierwszeństwa przez samochody. Kopyta końskie na masce samochodu i dyszle w szybie były, są i będą, dopóki niesforni woźnice i nieostrożni kierowcy będą na jezdni.

Większość wypadków jest skutkiem gazu i „gazu". Nie ma powodów do cofania się do epoki średniowiecza samochodowego i pozostawiania ustawy, jak tego pragnie autor, do czasu gdy koń zniknie zupełnie z ulic miasta i znajdzie należne i zaszczytne miejsce w muzeum lub ogrodzie zoologicznym. Dużo czasu jeszcze do tej chwili upłynie. Nie możemy czekać! Właśnie mamy najlepszy moment do unowocześnienia naszych przepisów. Wystarczy, by nieuczonym dotychczas woźnicom, rowerzystom itp. już dzisiaj nakazać: „Stój, gdy pojazd zmotoryzowany nadjeżdża i nie znajdujesz się na drodze głównej". Jest to proste i każdy warszawski i poznański dorożkarz i krakowski „fiakier" do tego się dostosują. Kłopotów z tym nie będzie. Woźnice pojazdów konnych doskonale już teraz dostosowują się do tempa życia, rozumiejąc potrzebę przepuszczania pojazdu szybszego od siebie i chętnie unikają zetknięcia się z nim na skrzyżowaniu. Pocóż węc my sami, automobiliści, mamy wbijać im ponownie w głowy, że panowanie mistrzów bata na jezdni jeszcze się nie skończyło.

W dalszym ciągu, na uzasadnienie konieczności pozostawienia pierwszeństwa wszelkim wózkom z prawej, autor przedstawia następującą sytuację na skrzyżowaniu:

„Z lewej strony nadjeżdża samochód, natomiast z prawej parokonny ciężki wóz, a za nim 3 samochody, które w myśl obowiązującego przepisu o wyprzedzaniu muszą się za tym wozem zatrzymać. Ulica jest wąska Samochód z lewej przejechał, ale w tym momencie wyłania się drugi samochód i widząc, że z prawej ma stojący pojazd konny, wjeżdża na skrzyżowanie, bo ma jako motorowy pierwszeństwo W tym momencie zbli-

żył się trzeci samochód i znowu jedzie. Tymczasem za pojazdem konnym rośnie ogon pojazdów motorowych i czeka dopóki nie zjedzie woźnica".

Autor zapytuje: „Kto tu więc zyskał, a kto stracił na czasie?" uzasadniając konieczność uprzywilejowania wozu konnego z prawej strony.

Stwierdzić trzeba, że tego rodzaju argument zupełnie nie jest przekonywujący. Tego rodzaju sytuacje stwarzać można w różnych warjantach. Dlaczegoż nie przyjąć odwrotnie, że właśnie za tym wozem konnym z prawej, stoi cały szereg nie samochodów jak to widzi autor, a dalszy szereg wozów konnych, które mając pierwszeństwo zgodnie z obowiązującymi przepisami, zatarasowałyby skrzyżowanie na dłuższy okres czasu szybko nadjeżdżającym z lewej strony samochodom zatrzymującym się dla przepuszczenia ślamazarnych pojazdów Można zapytać za autorem: „Kto tu zyskał, a kto stracił?". Zyskał woźnica, bogatszy w przeświadczenie o wyższości końskiego ogona, a stracił kierowca samochodu na czasie, na benzynie przez pracę silnika na postoju i na zużycie opon przez stałe hamowanie i zatrzymywanie samochodu przed pojazdami konnymi i innymi niezmotoryzowanymi. Autor w założeniu swym podał, że ulica jest wąska „Korki" na ulicach wąskich są nieuniknione, a punkt wrażliwy zostanie prędzej „odkorkowany", gdy pojazd szybszy jaknajprędzej będzie mógł skrzyżowanie opuścić.

Stanowisko autora co do zachowania pierwszeństwa przejazdu dla woźniców jest tym dziwniejsze, że w końcowych zdaniach swego artykułu słusznie proponuje konieczność przeegzaminowania woźniców, rowerzystów i setkarzy, określając ich poprostu mianem „zawalidrogów". I mimo to proponuje jednak pozostawienie pierwszeństwa tym właśnie „zawalidrogom".

Sprawa tablic oznaczających drogę główną jest bardzo obszernie opisana. Obawiać się trzeba, że zbyt skomplikowanie przedstawiona została sprawa orientowania kierowców w szlakach komunikacyjnych. Od różnego rodzaju kształtów tablic, kolorów i cyfr zakręci się biednemu kierowcy w głowie i nie wybrnie z tego mozajkowego labiryntu. Dla oznaczenia szlaków komunikacyjnych i „przelotów" przez miasta wystarczyłyby dotychczas obowiązujące drogowskazy, dostatecznie gęsto, a przede wszystkim prawidłowo, celowo i „z głową" ustawione.

Jeśli chodzi o oznaczenie dróg głównych i podrzędnych, to pogląd autora jest najzupełniej słuszny. Kierowca musi wiedzieć na jakiej drodze się znajduje. Czy ma prawo jechać, czy też ma obowiązk przepuszczania wszystkich pojazdów. Dla tego celu najprostszym byłoby przyjęcie znaku podawanego swego czasu w Nr 5 Motoryzacji z r. 1947, z tą zmianą jednak, by dla wzrokowego uwypuklenia prawa pierwszeństwa zróżniczkować szerokości odstępów między liniami dróg z prawem pierwszeństwa a liniami dróg nie posiadających tego prawa.

Poza tym dla oznaczenia miejsc szczególnie niebezpiecznych i obfitujących w wypadki samochodowe, pożądanym byłoby umieszczenie specjalnych znaków, chociażby z dodaniem wymalowanej trupiej czaszki z piszczelami, a w niektórych wypadkach nawet umieszczenie na cokołach lub podwyższeniach oryginalnego wraku strzaskanego samochodu. Stosowane jest to za granicą i byłoby wiecznym „momento" dla naszych brawurujących kierowców.

Wymiana praw jazdy

Podajemy do wiadomości wszystkim członkom A.P.O.W., że w myśl rozporządzenia Ministra Komunikacji, Adm. Publ., Ziem Odzyskanych i Obrony Narodowej z dnia 15. 4. 1948 (Dz. U. R. P. Nr 27—48. poz. 186) zostały wprowadzone nowe pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Zamiast dotychczasowych pozwoleń:

a) **zielonych** — na prowadzenie pojazdów mech. niezarobkowych oraz

b) **czerwonych** — na prowadzenie wszelkich pojazdów nie wyłączając zarobkowych wprowadza się podział na **cztery kategorie.**

Wymianę dotychczasowych pozwoleń na nowe przeprowadzać będzie władza admin. I instancji (Starostwo, w Poznaniu Zarząd Miejski) według następującyc zasad:

na kat. IV (kolor piaskowy)
wymienia się dotychczasowe pozwolenie na prowadzenie motocykli.

na kat. IIIa (kolor niebieski)
wymienia się dotychczasowe pozwolenie na prowadzenie samochodów (ciągników) dla kierowców niezawodowych (zielone)

na kat. IIIb (kolor niebieski z brązowym paskiem)
wymienia się pozwolenia na prowadzenie traktorów rolniczych przeznaczonych do robót rolnych, a korzystających tylko okolicznościowo z dróg publicznych

na kat. II (kolor czerwony)
wymienia się pozwolenia na prowadzenie wszelkich pojazdów mechanicznych nie wyłączając zarobkowych (czerwone dotychczasowe) pod warunkiem, że kierowca posiada czerwone pozwolenie conajmniej 12 miesięcy i przez 12 miesięcy pracował jako kierowca, na co musi złożyć dowody. Jeżeli złożone do wymiany pozwolenie czerwone, dla którego od daty wydania do dnia wymiany nie upłynęło 12 miesięcy, jak również pozwolenie złożone do wymiany przez kierowcę, który w ciągu 12 miesięcy nie pracował jako kierowca, wymiana na kat. II nastąpi dopiero po złożonym egzaminie wymaganym dla otrzymania pozwolenia kat. II. W razie niezłożenia egzaminu ,lub wypadku nieprzedstawienia dowodów

jak wyżej, pozwolenie dotychczasowe czerwone zostaje wymienione na pozwolenie kat. IIIa

na kat. I (kolor czerwony z żółtym paskiem) wymienia się pozwolenia na prowadzenie wszelkich pojazdów mechanicznych nie wyłączając zarobkowych (czerwone) tym kierowcom, którzy pozwolenie te posiadają conajmniej 12 miesięcy i przez 12 miesięcy kierowali autobusami lub pociągami drogowymi, co powinno być stwierdzone przez złożenie zaświadczenia urzędu, instytucji, przedsiębiorstwa, gdzie dany kierowca był lub jest zatrudniony oraz tym kierowcom, którzy posiadają „czerwone" pozwolenie 10 lat i udowodnią, że w ciągu tego czasu conajmniej przez 4 lata kierowali samochodem.

Pozwolenia wydane po dniu 1. 9. 39 r. **zagranicą** wymienia się na pozwolenia kat. IIIa po złożeniu przez posiadacza egzaminu ze znajomości przepisów o ruchu drogowym.

Wymianie podlegają tylko pozwolenia, które zgodnie z rozporządzeniem z dnia 14. 5. 47 r. (Dz. U. R. P. Nr 38/47 poz. 191) zostały „zarejestrowane" w powiatowych urzędach admin. ogólnej (w Poznaniu w Zarz. Miejskim). Pozwolenia niezarejestrowane wymieniane nie będą.

W celu dokonania wymiany pozwolenia, zainteresowany wnosi do Powiat. Władzy Admin. ogólnej właściwej wg. miejsca zamieszkania, podanie na druku ustalonym (druki otrzyma w Starostwie, Zarz. Miejskim m. Poznania) załączając stare pozwolenie, 2 jednakowe fotografie bez nakrycia głowy (w tem jedna zaopatrzona w potwierdzenie tożsamości osoby) oraz kwit uiszczenia opłaty 50,— zł.

Termin rozpoczęcia wymiany podany zostanie dodatkowo, a trwać będzie do 30. 6. 1949.

Znaki klubowe A. P. na ulicach m. Wrocławia

Przybywający do Wrocławia odrazu zwraca uwagę na dużą ilość samochodów osobowych zaopatrzonych w nalepki klubowe A. P. umieszczone na szybie czołowej. Przyglądając się bliżej i widząc poza nalepką A. P. żółte paski wzdłuż karoserii z napisem „Wrocław" oraz Nr boczny, przekonać się może, że są to taksówki Wrocławskie tak licznie w miejscowym A. P. zgłoszone.

Stwierdzić należy, że chętne i liczne zapisywanie się właścicieli wrocławskich dorożek samochodowych do A. P. i uzewnętrznienie tego przez nalepkę A. P. na szybie swego samochodu jest objawem niezwykle dodatnim. Pasażer korzystający z dorożki samochodowej we Wrocławiu z całym zaufaniem powierza bezpieczeństwo swojej osoby kierowcy samochodu zaopatrzonego w znak A. P., a napisy boczne na samochodzie, wyraźnie określające charakter pojazdu, dają mu pewność, że nie trafił na „łebkarza" uprawiającego pokątnie swój proceder przewozowy ze szkodą dla właścicieli dorożek samochodowych.

PRZESTROGA!

Czy wiesz, że już jeden wypity przed jazdą kieliszek wódki opóźnia reakcję kierowcy o 1 sekundę?

Jedna sekunda spóźnionej reakcji to 15–25 mtr przebytej drogi bez opanowania pojazdu.

Czcionkami Drukarni Wydawniczej, Poznań, ul. Strzałowa 2 a — K - 53748